FLOTA POLSKA

ŚWIĘTO MORZA 1933



P. Prezydent Rzeczypospolitej prof. Ignacy Mościcki przybywa na Święto Morza na O. K. P. „Mewa“ w r. ub. do Gdyni

Chcesz przyjemnie i tanio spędzić urlop lub wakacje?

KUP SKŁADAK turystyczny „KERA" za zł. 390.—
NAMIOT z nowej lekkiej tkaniny „KERA" od zł.86.—
WOREK do spania wełniany „KERA" . . zł. 40.—
PLECAK norweski z ramą „KERA" . . zł. 30.—
WIATRÓWKĘ nieprzemakalną „KERA" zł. 22.—

PAMIĘTAJ, ŻE „KERA" TO NIETYLKO NAZWA OCHRONNA, ALE SYMBOL WYSOKIEJ JAKOŚCI, CELOWOŚCI I TANIOŚCI EKWIPUNKU TURYSTYCZNEGO, PRZYSTĘPNEGO DLA SZEROKIEGO OGÓŁU.

ŻĄDAĆ WE WSZYSTKICH SKLEPACH SPORTOWYCH LUB W SKŁADZIE FABRYCZNYM

Przemysł Włókienniczy, Gumowy i Konfekcyjny

M. KEJLIN i J. RAJCHENBAUM

WARSZAWA, MARSZAŁKOWSKA 111, I piętro, tel. 205-64.



Własne fabryki: Włókiennicza w Zduńskiej Woli.
Gumowa p. f. *„Indogum"*, Warszawa, ul. Srebrna 16, tel. 653-15.
Konfekcyjna, Warszawa, ul. Tarczyńska 4, tel. 430-69.

Polecają wszelkie tkaniny sportowe, impregnowane, brezentowe, gumowane powłoki kajakowe, artykuły cempingowe, artykuły gumowe, techniczne, gumy dla powozów, pneumatyki i t. p.

CENA 2 ZŁ.

FLOTA POLSKA

czasopismo × gospodarcze dla spraw × żeglugi × morskiej powietrznej × i × kolonjalnych

POD REDAKCJĄ RADOSŁAWA KRAJEWSKIEGO I TOMASZA Ks. LUBOMIRSKIEGO

Rok VI. *Warszawa, maj — czerwiec 1933 r.* *Nr. 14.*

Z ROZBUDOWY MOSTÓW NADMORSKICH.



Północno-zachodnią strażnicę ziem słowiańskich — wyspę Rugję zespolili Niemcy mostem ze stałym lądem. Podobnie Włosi połączyli mostem ze stałym lądem Italji Wenecję, założoną przez plemię Słowian południowych (Wenedów). Ilustracja przedstawia nowozbudowany most, łączący ląd stały z nawodną dawną osadą Wenedów — Wenecją.

T. L.

ŚWIĘTO MORZA W ROKU 1933

(W PRZEDEDNIU ŚWIĘTA)

Święto Morza winno być stałem świętem narodowem, za mało mamy narodowych świąt, za mało czcimy to, co nas wszystkich polaków zespala, to jest naszą dumą, radością, co tworzy naszą siłę i nasz głębszy sens życia. Za mało jesteśmy nazewnątrz polakami.

Święto Morza stało się symbolem Polski ogarniającej szerokie widnokręgi ideowe, gospodarcze, polityczne. To Nowa Polska, to Wielka Polska, to Polska, co niezdolna się zamknąć w partykularyzmie parafiańszczyźnie, w zaścianku.

Święto Morza to manifestacja realizowanego przez nas w całej pełni dziejowego naszego hasła „wolni z wolnymi, równi z równymi".

Nie chcemy być podporządkowani dziejowo, gospodarczo, politycznie fizycznej przemocy innych potęg świata, chcemy być w granicach ogólnoludzkiej więzi społecznej *wolni*.

Nie chcemy podziału ludności na narody rządzące i narody rządzone chcemy należnego nam udziału w stanowieniu o sobie i o losach świata, chcemy być *równi*.

Wynik światowej wojny to zwycięstwo zasady: wolni z wolnymi, równi z równymi, to zwycięstwo idei naszej.

Hasła, które przyświecają dokonywującemu się postępowi ludzkości, hasła, które przyświecają tej bardziej dostojnej, bardziej ludzkiej części ludzkości, hasła, które prowadzą ku ostatecznemu zwycięstwu — to hasła nasze.

Z zasady wolności i równości wynika niekrępowany dostęp do morza.

W r. b. „Święto Morza" odbędzie się dn. 29 czerwca w daleko szerszym zakresie, niż w r. ub., będzie obchodzone uroczyście w całej Polsce i w ośrodkach polskiej zagranicy celem wykazania jednomyślności wszystkich Polaków w odniesieniu do morza i Pomorza.

Wyrazi się to w masowych rezolucjach rad miejskich, gmin, samorządów, w zbiorowych uchwałach organizacyj, związków i zrzeszeń, które mają akcentować niezłomną wolę Narodu trwania nad Bałtykiem.

Organizatorem „Święta" jest wyłoniony z Ligi Morskiej Komitet wykonawczy, na czele którego stoi gen dyw. Gustaw Orlicz-Dreszer.

Komitet ten wydał odezwę następującej treści:

, ODEZWA NA ŚWIĘTO MORZA

POLACY! Największym błędem dziejowym Polski było zaniedbanie spraw morza. Pozwoliliśmy, aby odwieczny wróg nasz rozsiadł się nad Bałtykiem i ugruntował tam swoją potęgę. Straszliwym skutkiem tego błędu był upadek i rozdarcie dawnej Rzeczypospolitej.

Dopiero wśród męczarni-niewoli Naród zaczął rozumieć, czem jest morze. Walcząc o odzyskanie własnego Państwa Niepodległego i Zjednoczonego, walczyliśmy o Polskę „z dostępem do morza".

Niema bowiem dla Polski niepodległości bez dostępu do morza, jak niema Jej zjednoczenia bez ziemi pomorskiej, od zarania dziejów przez lud polski zamieszkałej!

Wyrazem głębokiego zrozumienia, czem jest morze dla Polski, wyrazem nieugiętej woli utrzymania go na wieki i wyzyskania w całej pełni będzie tegoroczne „Święto Morza"!

Obchodzić je będziemy w dniu 29 czerwca, po raz drugi w dziejach Polski!

Niechaj wszystkie dzielnice kraju, wszystkie miasta, miasteczka, osady i wsie, wszystkie ośrodki polskie na całej kuli ziemskiej, niechaj wszyscy Polacy, gdziekolwiek w dniu tym się znajdują, zjednoczą się myślą i czynem w tej wielkiej i podniosłej manifestacji!

W dniu „Święta Morza" okażemy, czem jest dla nas Gdynia, ten najmłodszy port Rzeczypospolitej, czem są stare grody pomorskie: Gdańsk, Toruń, Chełmno, Grudziądz, Puck i tyle innych, których wielka przeszłość i przyszły rozkwit związane są nieodłącznie z potęgą Polski!

Polacy! Pamiętajcie, że przez Pomorze i Bałtyk prowadzi droga na szeroki i wolny świat! Pamiętajcie, że Polska, oparta silnie o morze, potrafi wywalczyć sobie należne Jej miejsce wśród wielkich narodów i zdobędzie dla swych synów własne zamorskie tereny pracy!

Polacy! Naszą pokojową, twórczą pracę zakłóca rozzuchwalona i drapieżna zaborczość wroga. Rodzą się znowu zbrodnicze pomysły grabieży cudzych ziem, godząc bezpośrednio w całość i niepodległość Polski!

Odpowiemy na nie wszyscy, jak jeden mąż, że: *każda próba zamachu na Pomorze, na prawo Polski w Gdańsku spotka zdecydowany odpór całego narodu!*

Pod tem hasłem Liga Morska i Kolonjalna rozpoczyna w dniu „Święta Morza" powszechną zbiórkę na „Fundusz Obrony Morskiej". Wyraźcie czynem wasze uczucia! Składajcie ofiarny grosz na obronę morza! Każdy grosz, przetopiony w spiż dział okrętowych, zapewni pokój i waszym dzieciom!

„ŚWIĘTO MORZA" W GDYNI

„Święto Morza" w r. b. będzie obchodzone, jak rzekliśmy w całej Polsce i w polskich ośrodkach zagranicą, szczególnie uroczyście jednak będzie obchodzone w Gdyni.

Delegacje z poszczególnych dzielnic będą korzystać z dalekoidących ulg kolejowych, kwaterunkowych i zaprowiantowania. Ulgi w przejeździe dla zbiorowych wycieczek chłopskich wynoszą 80%.

W przedzień „Święta Morza" zawita do Gdyni z rewizytą eskadra szwedzkiej marynarki wojennej i weźmie udział w święcie.

RADOSŁAW KRAJEWSKI:

W ODPOWIEDZI NA PAKT CZTERECH TWÓRZMY PAKT CZTERECH MOCARSTW SŁOWIAŃSKICH.

Dotychczas z całej białej rasy jedni Słowianie nie przewodzili cywilizowonej ludzkości w pochodzie w jej lepszą przyszłość.

Dotychczas jedni Słowianie z pośród wszystkich narodów cywilizowanych są perfidnie spychani z morza, nie posiadają żadnych kolonji, udziału w organizowaniu życia gospodarczego globu i korzyści z tego udziału przypadających. Znów w ostatniem stuleciu zepchnięto państwa słowiańskie z morza: zmiejszyła się siła morska narodu rosyjskiego i oparcie jego o Pacyfik, Bułgarja została odsunięta od Morza Śródziemnego, Jugosławia jest zpychana z Adrjatyku, z brzegów Albanji przez Włochów.

Znów upiory światoburczych Neronów rzymskich wstają, by ludzkość prowadzić wstecz. Znów upiory imperatorów chcą burzyć społeczny nowy ład świata, narzucać światu stare formy przemocy, gwałtu, prawa kaduka.

Oni to, szantażując wojną, organizują pakt wielkich mocarstw jako nadbudowę nad Ligą Narodów, jako pasożyta na ciała narodóów słabszych, a nadewszystko na organizmy państw słowiańskich.

Brak śród Słowian zrozumienia dla współpracy ogólnosłowiańskiej, dla sprawy organizacji wszystkich Słowian przyprawiał nas o wielkie klęski w wielkiej perspektywie dziejów.

Dziś my, Słowianie, wszyscy poczynamy rozumieć, że przeciwstawia się nam nie jakieś lokalne plemię, jacyś Jadźwingowie, Tatarzy, Połowcy lub Teutoni, ale przeciwstawia się nam zorganizowana na forum międzynarodowem cała cywilizowana, światoburcza i światodzierżcza część ludzkości.

Oni to wobec nas Słowian stosują swoją metody osłabienia nas przez różnienie nas, przez hamowanie rozbudowy naszej potęgi morskiej, przez zaszczepianie naszej umysłowości różnych szkodliwych dla nas, jak dżuma, doktryn.

Dziś tendencja do zorganizowania się i zbratania naszego jest coraz większa, coraz bardziej powszechna — żywiołowa.

Ruch wszechsłowiański ogarnia coraz szersze zastępy w samej Polsce, coraz nowe organizacje o charakterze wszechsłowiańskim powstają samorzutnie.

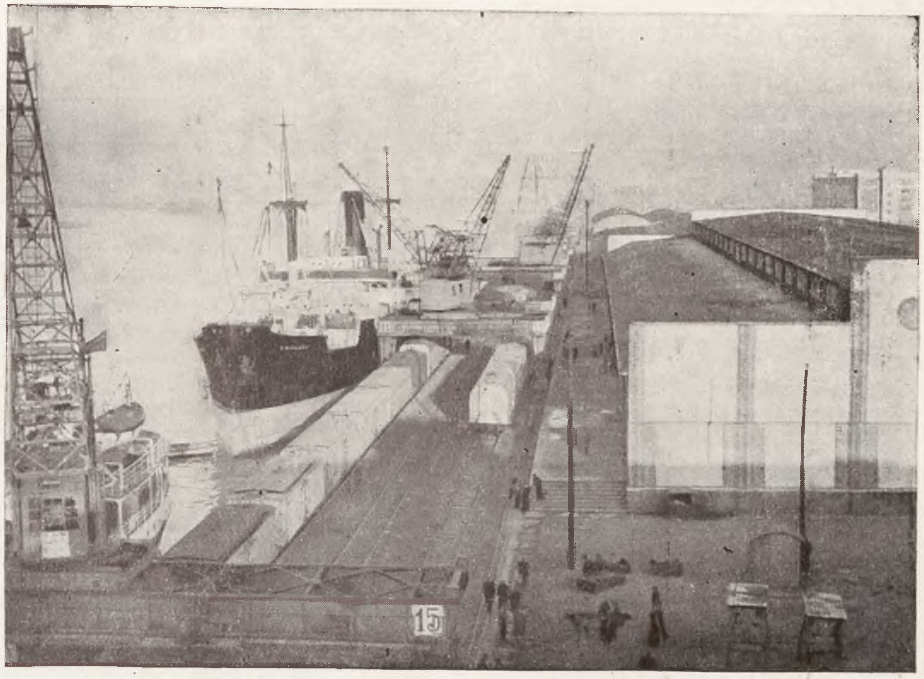
Coraz większe jest zrozumienie dla federacji narodów słowiańskich śród wszystkich Słowian.

Dlatego, gdy tam pod ukrytemi hasłami przemocy i gwałtu organizuje się pakt czterech, my Polacy winniśmy organizować pod hasłami obrony, humanitaryzmu, etyki pakt czterech państw słowiańskich: Sowdepji, Jugosławji, Czechosłowacji i Polski (należy przypuszczać, że i Bułgarja przystąpiłaby doń po pewnych przeobrażeniach wewnętrznych).

Twórzmy pakt czterech mocarstw słowiańskich dla samoobrony i obrony prawa bez względu na to, czy upiory dawnych imperatorów, nowożytne wilkołaki przybiorą się chwilowo w skóry baranie.

TATR SŁOWIAŃSKI. Sztuka „Nie za wiele sumienia" jugosłowiańskiego spółczesnego dramatopisarza Josipa Kulundżic'a będzie wystawiona w najbliższych dniach w Warszawie pod dyrekcją red. Henryka Olszewskiego i reżysera Jarosława Micińskiego. W sztuce obsadę ról przyjęli artyści pp.: Wanda Orzechowska, Janina Batorowska, Mieczysław Sitarek, Konrad Norden-Morawski, Seweryn Demus i Marjan Szafrański.

Z PANORAMY PORTU GDYŃSKIEGO



Basen Marszałka Józefa Piłsudskiego.

OSTATNIE PIĘCIOLECIE NASZEGO HANDLU PRZEZ GDYNIĘ

Walka gospodarcza z Niemcami, zerwane stosunki handlowe z Litwą, zahamowane z Sowietami zmusiły nas do ekspansji przez morze: przez Gdańsk i Gdynię.

To też udział handlu morskiego w ogólnym handlu zagranicznym Polski stale wzrasta.

W roku:		
1922	stanowił	7,3 proc.
1923		7,4 „
1924		13,1 „
1925		16,3 „
1926		27,1 „
1927		35 „
1928		38 „
1929		42 „
1930		51,3 „
1931		63,2 „
1932		67,3 „

Udział ten wzrasta i ma coraz większe możliwości, zważywszy że wywóz nasz na rynki europejskie jest stosunkowo znaczny, na pozaeuropejskie w stosunku do wwozu z tych pozaeuropejskich rynków jest nieznaczny.

Praca portu gdyńskiego w ostatniem pięcioleciu najlepiej da się charakteryzować przy pomocy danego poniżej zestawienia z uwypukleniem rodzaju towarów wwożonych i wywożonych:

Przywóz do Gdyni

W roku:	*1928*	*1929*	*1930*	*1931*	*1932*
Ryż surowy . .	57 427	56 665	46 864	75 286	44 755
Owoce świeże .	—	—	614	238	18 901
Owoce suszone	—	—		1 864	3 703
Kawa	—	—	—	47	2 491
Kakao (w ziarn.)	—	—	—	95	3 583
Herbata	—	—	—	166	882
Tytoń	—	2 035	982	4 495	5 231
Napoje alkohol.	—	—	444	366	303
Śledzie świeże i solone . . .	—	—	—	1 503	8 289
Fosforyty . . .	3 100	22 600	13 835	13 076	17 402
Żużle Thomasa	101 855	132 203	85 315	71 205	46 416
Jelita	—	—	—	—	731
Tłuszcze zwierzęce surowe	—	—	3 760	419	1 381
Skóry surowe .	—	—	104	249	8 644
Nasiona oleiste	—	—	—	2 053	19 368
Kamienie bruk.	7 488	1 744	5 115	2 045	367
Oleje miner. .	--	—	351	335	1 059
Żywica	—	—	108	173	487
Asfalt	—	—	624	878	62
Kauczuk . . .	—	—	—	148	2 323
Wyroby gum. .	—	—	—	400	848
Saletra	6 522	39 299	13 991	4 016	81
Tłuszcze i oleje roślinne . .	—	—	—	295	635
Garbniki . . .	—	—	196	244	2 691
Rudy żelazne .	2 826	18 180	41 230	21 742	30 858
Piryty	—	—	10 973	—	27 529
Żelazo i stal .	—	324	662	376	518
Żelastwo (złom)	11 161	49 582	272 479	341 901	123907
Miedź	—	—	—	763	1 853
Wyroby żelaz. i stalowe . .	—	—	—	562	1 790
Masz., aparaty i ich części .	--	—	—	748	1 556
Samochody i ich części .	—	—	613	588	671
Celuloza . .	—	—	—	470	2 484
Papier	—	—	—	1 314	6 636
Bawełna . . .	—	2 015	564	6 063	26 839
Juta	—	—	—	—	4 654
Wełna	—	—	—	31	5 083
Różne	2 302	6 807	5 293	4 030	7 975
Razem:	192 711	329 644	504 117	558 549	432 888

Wywóz z Gdyni

W roku:	*1928*	*1929*	*1930*	*1931*	*1932*
Żyto	—	—	8 259	18 180	1 628
Ryż wyłuszcz.	300	4 109	3 594	21 171	5 650
Mąka wszelka, prócz ryżowej	—	—	165	155	481
Mąka ryżowa .	637	4 464	9 309	6 487	5 096
Ziemniaki . . .	—	—	—	15 572	6 733
Warzywa . . .	—	—	—	24	538
Cukier	—	23 577	89 766	115 529	88 309
Spirytus . . .	—	—	272	916	2 180
Sól	1 765	6 748	2 000	—	3 928
Bekony	—	—	11 196	51 821	51 878
Wędliny . . .	—	—	1 058	7 608	8 579
Ptactwo bite .	—	—	51	326	460
Masło	—	—	1 469	1 723	140
Jaja	—	—	484	5 601	6 963
Wytłoki buracz.	—	1 196	15 196	3 702	—
Makuchy . . .	—	—	1 023	1 906	5 079
Melasa	—	—	—	1 100	7 400
Kości i mączka kostna . . .	—	—	—	755	377
Obuwie	—	—	—	246	450
Drzewo tarte .				11 745	47 133
Bale, słupy, kopalniaki . . .	2 149	—	2 058	15 075	40 886
Klepki	—	—	—	218	1 228
Dykty	—	—	—	66	22
Meble gięte . .	—	—	—	180	137
Nasiona	—	503	264	56	427
Wyroby koszykarskie . . .	—	—	—	144	144
Cement	1 000	—	150	1 208	40
Węgiel eksportowy	1665793	2 324 504	2 808 829	4 167 048	4 199 893
Węgiel bunkrowy	92 439	123 391	145 552	206 047	152 266
Koks	—	—	8 872	10 421	14 934
Wyroby gumowe	—	—	—	18	747
Sole potasowe .	—	—	1 986	32 791	7 303
Nawozy azotow	—	—	3 086	8 908	47 870
Bisulfat sodu .	—	—	—	—	1 788
Szyny kolejowe	—	—	52	10 290	18 122
Cynk	—	—	132	15 494	11 017
Wyroby żel. i stalowe . . .	—	—	1 180	966	2 407
Celuloza . . .	—	2 564	144	105	7 613
Papier	—	—	—	1 730	5 903
Wyroby włókniste	—	—	387	2 889	1 404
Różne	989	1 802	5 097	2 844	4 357
Razem:	1765058	2 492 858	3 121 631	4 741 565	4 761 400

POMOC PAŃSTWA DLA HANDLU GDYŃSKIEGO

WYJĄTKOWE ZNACZENIE GDYNI DOMAGA SIĘ WYJĄTKOWYCH WARUNKÓW

Podjęta akcja usprawnienia rozwoju Gdyni, jako ośrodka handlowego oraz jako portu, spowodowała szereg prac, które znalazły swój wyraz na posiedzeniach Komisji Handlowej. Konferencja Komisji Handlowej, która się odbyła pod przewodnictwem Pana Ministra Dr. F. Zarzyckiego w dn. 6.V r. b. i poświęcona była organizacji handlu w Gdyni, zamknęła dotychczasowe prace w tym zakresie szeregiem praktycznych wniosków, idących w kierunku realizacji najpilniejszych postulatów Gdyni, jako miasta i jako portu.

Na czoło zagadnień gdyńskich wysunęły się sprawy podatkowe. W zrozumieniu doniosłości ulg podatkowych dla przedsiębiorstw gdyńskich Min. Skarbu oraz Min. Przemysłu i Handlu ustaliły następujący tryb **zwolnień przedsiębiorstw gdyńskich od podatku przemysłowego:**

A. — Ulgi, przewidziane w art. 7 rozp. Prezydenta Rzplitej o popieraniu rozbudowy i rozwoju miasta i portu Gdyni („Dz. Ust. R. P." Nr. 80/1930, poz. 631), będą przyznawane przedsiębiorstwom, wymienionym niżej:

1) pod lit. B p. p.: 1, 5, 6, 7, 9, 11, 14, 15, 16—co najmniej na 5 lat;

2) pod B p. p.: 2, 3, 4, 8, 12, 13 — co najmniej na 3 lata;

3) pod lit. C — na okres czasu, ustalony indywidualnie w każdym poszczególnym wypadku.

Zwolnienia, przyznawane według powyższych zasad, będą prolongowane o ile stan faktyczny, przyjęty za podstawę pierwszej decyzji, przyznającej zwolnienie, nie uległ zmianie przez ujawnienie się specjalnych okoliczności, przemawiających przeciwko udzielaniu prolongaty.

B. — Za przedsiębiorstwa, których istnienie służy rozbudowie i rozwojowi gospodarczemu miasta i portu Gdyni, uważa się:

1) przedsiębiorstwa żeglugi morskiej, 2) przedsiębiorstwa spedycji portowej, 3) przedsiębiorstwa stauerskie i wynajmu robotników portowych, 4) przedsiębiorstwa budowy i naprawy morskich środków komunikacyjnych, 6) przemysł, przetwarzający, uszlachetniający i eksportujący importowane towary zamorskie, o ile produkcja nie ma znaczenia dla obrony Państwa, 7) przedsiębiorstwa połowów morskich, 8) rybackie spółdzielnie handlowe, 9) przedsiębiorstwa, przetwarzające ryby (wędzarnie, fabryki konserw i mączki rybnej), 10) banki (będą zwolnione obroty, wynikające z lokalnych tranzakcyj Gdyni oraz tranzakcyj zamorskich), 11) handel hurtowy, dokonywany ze składów, położonych na terenie miasta lub portu Gdyni, 12) przedsiębiorstwa komisowe i agentury dla handlu zamorskiego, wykazujące bezpośredni kontakt z rynkami zamorskiemi, 13) przedsiębiorstwa, utrzymujące magazyny portowe, magazyny transportowe i magazyny wolnoakcyzowe, 14) chłodnie, 15) hale aukcyjne, 16) laboratorja towaroznawcze dla wykonywania analiz towarów, importowanych i eksportowanych drogą morską.

Powyższe rodzaje przedsiębiorstw będą zwalniane od podatku, o ile specjalne okoliczności nie przemawiają przeciwko udzielaniu ulg.

C. — Wszelkie inne przedsiębiorstwa, niewymienione pod lit. B, mogą uzyskać kwalifikacje przedsiębiorstw, przewidzianych we wskazanem wyżej rozporządzeniu Prezydenta Rzplitej, i korzystać ze zwolnienia od podatku po szczegółowem stwierdzeniu, że istnienie i działalność ich przyczyniają się do rozwoju i rozbudowy Gdyni, co będzie stwierdzane na podstawie poniższych zasad:

1) poprzednia działalność gospodarcza,

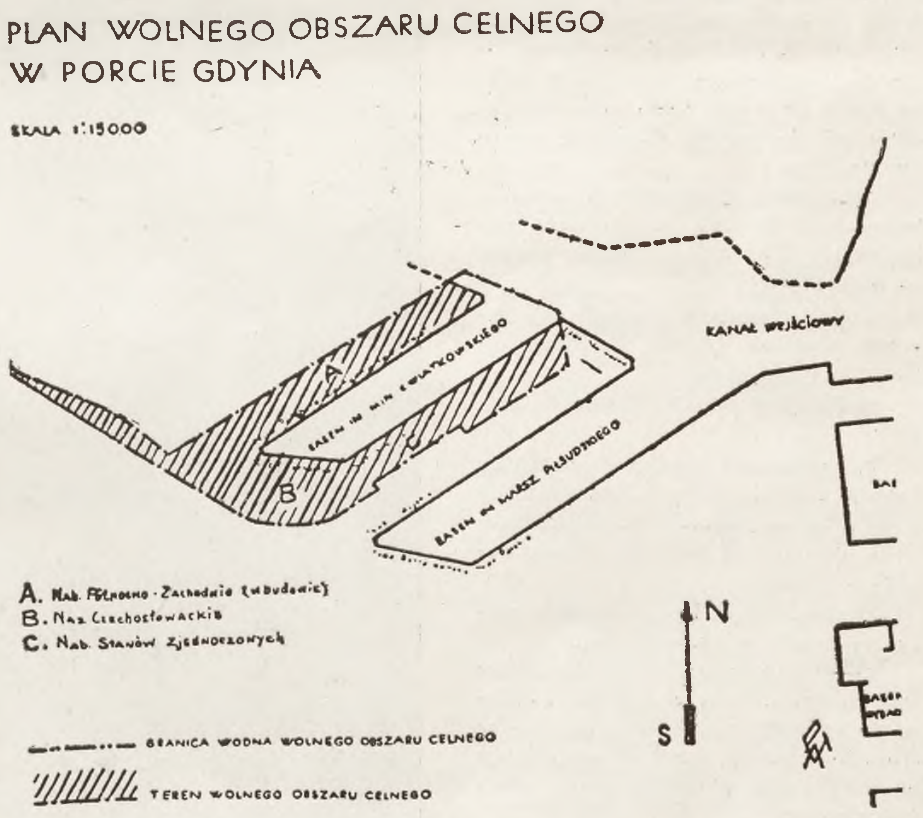
2) kwalifikacje kupieckie, względnie fachowe właściciela lub kierownika firmy,

3) podstawy finansowe przedsiębiorstwa, 4) wkłady i inwestycje, poczynione lub zamierzone w Gdyni dla uruchomienia i prowadzenia przedsiębiorstwa,

5) czy zasięg przedsiębiorstwa i branża, którą reprezentuje, są w Gdyni gospodarczo uzasadanione i posiadają widoki rozwoju na przyszłość.

D. — Podanie o zwolnienie od podatku wnosi się do Ministerstwa Przemysłu i Handlu przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni. Podania mogą być wnoszone zarówno przez firmy, istniejące na terenie Gdyni, jak i przez firmy, zamierzające prowadzić swoje zakłady w Gdyni. Izba w poruczonym zakresie działania przeprowadza badania co do wszelkich okoliczności, określonych pod lit. A, B i C, oraz wyraża odpowiednią opinję.

Załatwienie wniosku przez władze



Rada Ministrów uchwaliła na swem ostatniem posiedzeniu rozporządzenie o utworzeniu w Gdyni wolnego obszaru celnego. Rozporządzenie to, wprowadzające w porcie gdyńskim na wolnych obszarach celnych udogodnienia dla importerów i eksporterów zarówno polskich jak i zagranicznych, wzmacnia poważnie możliwości rozwojowe portu w Gdyni. Wolny obszar celny w porcie w Gdyni obejmuje basen im. ministra Kwiatkowskiego oraz nabrzeża: Stanów Zjednoczonych, Czechosłowackie i znajdujące się w budowie nabrzeże Południowo-Zachodnie tegoż basenu. Tereny, przylegające do tych nabrzeży, należeć będą również do wolnego obszaru celnego. Na zdjęciu naszem podajemy plan obszaru celnego w porcie w Gdyni

rozstrzygające winno nastąpić w terminie jak najkrótszym.

Izba Przemysłowo - Handlowa w Gdyni prowadzi na podstawie zawiadomień władz skarbowych ewidencję firm, zwolnionych od podatku. W razie likwidacji przedsiębiorstwa, zwolnionego od podatku, upadłości danej firmy oraz oczywiście działalności na szkodę gospodarstwa narodowego — Izba Przemysłowo - Handlowa w Gdyni obowiązana jest zawiadomić o tem Ministerstwo Przemysłu i Handlu.

Wymienione wyżej ulgi podatkowe dla przedsiębiorstw gdyńskich dają możność przetrwania w okresie gorszej konjuktury, albo też odpowiedniego zorganizowania swego warsztatu pracy, wreszcie ulgi te zachęcą szereg przedsiębiorstw do osiedlenia się w Gdyni; w szczególności zachęta ta winna dotyczyć tych przedsiębiorstw, których brak odczuwa Gdynia.

Co się tyczy **opłat stemplowych,** to uznano zasadę zwalniania od opłat stemplowych:

1) podań, wnoszonych do urzędów państwowych, mających siedzibę w Gdyni, oraz świadectw, wydawanych przez te urzędy;

2) pism, stwierdzających umowy, zawierane przez spedytorów morskich, współdziałających przy przeładunkach w Gdyni, oraz przez działających w Gdyni maklerów okrętowych, jak również pism, stwierdzających wykonanie takich umów.

W zakresie **spraw celnych** — strefa wolnocłowa zostanie uruchomiona najpóźniej dn. 1 lipca r. b. Ponadto uznano za niezbędne:

1) uelastycznienie i rozszerzenie systemu kredytów celnych dla firm polskich w Gdyni przez:

a) przyjęcie zasady rotacyjności kredytów celnych;

b) rozszerzenie kredytów celnych na towary, których przywóz jest zakazany z wyłączeniem jedynie towarów luksusowych (lista I) oraz towarów, importowanych z Niemiec;

2) usprawnienie i przyśpieszenie procedury celnej, w szczególności:

a) powiększenie liczby kwalifikowanych urzędników, elastyczne regulowanie tej liczby zależnie od potrzeb obrotu towarowego, możliwie natychmiast po skierowaniu zgłoszenia przez sfery gospodarcze;

b) zunifikowanie działalności władz celnych i akcyzowych — po ustaleniu warunków unifikacji przez zarząd celny i władze miejscowe w Gdyni oraz Izbę Przemysłowo - Handlową na zlecenie Ministerstwa Skarbu.

Odnośnie spraw **pomocy technicznych** dla handlu zostały przyjęte przez Komisję Handlową następujące tezy:

1) z chwilą uruchomienia wolnej strefy umożliwienie powstania aukcyj towarowych z tem, by koncesjonarjusze-aukcjonatorzy nie trudnili się jednocześnie dystrybucją towaru wewnątrz Polski; wydawanie koncesyj następować winno po zasięgnięciu opinji Związku Izb Przemysło - Handlowych;

2) ułatwienie powstania giełd pieniężnej i towarowej z chwilą, gdy odpowiednia ilość interesantów i tranzakcyj umwioźli powstanie giełd;

3) umożliwienie właścicielom składów tranzytowych i wolno-akcyzowych zmniejszenia kosztów handlowych przez obniżenie gwarancji, wymaganej przez władze skarbowe od firm shipchandlerskich, posiadających składy tranzytowe względnie akcyzowe, zależnie od obrotów handlowych i warunków pracy poszczególnych firm, jako też kosztów nadzoru i konwoju celnego.

W zakresie spraw socjalnych zasługuje na uwagę stwierdzenie przez komisję Handlową potrzeby odrębnego uregulowania ustawodawstwa pracy dla robotników portowych, o ile możności w drodze wydania rozporządzenia Prezydenta Rzplitej.

Odnośnie kredytów należy wyróżnić uchwalone tezy w zakresie: 1) powołania do życia w Gdyni składowego domu publicznego przy pomocy Banku Gospodarstwa Krajowego, oraz 2) rozszerzenia przez Bank Polski kontygentów kredytowych, przyznawanych bankom pry-

Z NASZYCH PRZEDSIĘBIORSTW ŻEGLUGOWYCH



Z Gdyni: Siedziba Polskiego Transaslantyckiego Tow. Okrętowego Linji Okrętowej Gdynia-Ameryka.

watnym, posiadającym oddziały w Gdyni — o kwoty, potrzebne do zakupywania czeków w obcych walutach z wystawienia oddziału Banku Polskiego na potrzebną dla firm portowych ilość walut.

W zakresie połączeń telegraficznych i telefonicznych uznano za najpilniejsze potrzeby:

1) ułożenie kabla podmorskiego do Szwecji;

2) uzyskanie dogodniejszej komunikacji z Niemcami, szczególnie z Berlinem i Szczecinem, oraz dogodniejszych połączeń przez Niemcy z portami Bałtyku i morza Północnego;

3) zmontowanie dodatkowego przewodu napowietrznego Gdynia — Waszawa;

4) obniżenie efektywnego kosztu rozmów telefonicznych, prowadzonych przez abonentów Gdyni z zagranicą, do poziomu taryfy gdańskiej.

Ze spraw paszportowych i wizytowych zasługują na szczególną uwagę uchwalone tezy Komisji Handlowej w zakresie: 1) zliberalizowania wydawania paszportów ulgowych dla kupiectwa gdyńskiego; 2) wydawania bezpłatnych paszportów zagranicznych urzędnikom firm portowych oraz urzędnikom samorządu gospodarczego i zrzeszeń gospodarczo - portowych na wyjazd celem praktycznego szkolenia się w swym zawodzie w obcych portach.

Wiadomości te podajemy z artykułu M. Szyszkowskiego w Nr. 19 „Polski Gospodarczej".

ŚWIATOWA FLOTA MORSKA

ZDOLNOŚĆ PRZEWOZOWA światowej morskiej marynarki handlowej od roku 1913 do chwili obecnej wzrosła więcej, niż *wdwójnasób*.

Na to wpłynęły następujące czynniki:

1) tonnaż okrętowy światowej marynarki handlowej wzrósł w tym czasie o przeszło 40 proc., w r. 1913 tonnaż ten stanowił 49 milj. ton rejestrowanych brutto, obecnie 71 milj .t. r. b. (w tem nasza marynarka handlowa ma niecałe 66 tys. t. r. b.).

2) wzrost szybkości okrętów i pojemności ich ładowni dzięki zastosowaniu motorów Diesla i innych ulepszeń technicznych przy budowie okrętów,

3) usprawnienie środków przeładunkowych w portach, dzięki czemu okręt może być szybciej załadowany i wyładowany.

Przy tej wzmożonej wdójnasób zdolności przewozowej marynarki handlowej nie wzrósł wdójnasób ani ruch pasażerski, ani ruch towarowy.

Przeciwnie. Światowy Obrót towarowy w r. 1932 i w chwili obecnej pod względem wartości przewożonych towarów osiągnął zaledwie poziom obrotu z r. 1905 i 1906, spadając poniżej poziomu r. 1913.

I to jest główna przyczyna tragedji wszystkich przedsiębiorstw żeglugowych.

ZMIEJSZENIE RUCHU TOWAROWEGO, PASAŻERSKIEGO I OKRĘTOWEGO charakteryzują następujące dane:

1) Obrót towarowy. W dziesięciu największych gospodarczo państwach świata spadek obrotu w handlu zagranicznym wynosił w r. 1932 około 14 proc. w porównaniu do roku 1931 a około 34 proc. w porównaniu do r. 1929, zmiejszenie się obrotu towarowego charakteryzuje obrót towarowy portów morskich i kanałów Panamskiego i Sueskiego.

Obrót towarowy w kanałach tych w ciągu ostatnich czterech lat był następujący:

	Kanał Panamski:		*Kanał Sueski:*	
	tys. tonn	wskaźnik á 1016 kg	tys. tonn	wskaźnik á 1000 kg
1929 . .	31 450	100·0	34 516	100·0
1930 . .	27 848	88·5	28 511	82·6
1931 . .	22 047	70·1	25 333	73·4
1932 . .	18 100	57.6	23 632	68.5

Procentowy spadek obrotów towarowych w ważniejszych portach w r. 1932 w zestawieniu z obrotami z lat 1931, 1930 i 1929 był następujący:

	W stosunku do:					
Hamburg . . .	1931 r.	14·7	1930 r.	23·3	1929 r.	30 6
Brema	„	11·8	„	25·6	„	33·1
Rotterdam . .	„	26·0	„	39.5	„	45.4
New-York . .	„	3·4	„	22·1	„	35·2

2. *Ruch pasażerski* uległ zmniejszeniu również, co charakteryzuje przewóz pasażerów przez Atlantyk północny: w r. 1930 przewieziono 1030 tys. pasażerów, w r. 1931 — 813 tys.., w r. 1932 — 753 tys.

3. *Ruch okrętowy* również się zmniejszył. W kanale Panamskim spadek ten w 1932 r. wyniósł 11.4% w porównaniu z 1931 r. oraz 27.7% w porównaniu 1929 r.: w kanale Sueskim odpowiednio — 5.6% oraz 15.3% w portach niemieckich — 12.3% oraz 18.9% (w Hamburgu — 12.5% i 18.6%), w Antwerpji 12.1% oraz 19.2,% w Rotterdamie — 12.6% i 27.4%, w portach amerykańskich — 10.5% i 20.0,% angielskich — 7.03% i 10.6,% we francuskich — 8.7% i 9.4%. Spotykamy wprawdzie i pewne wyjątki od tej ogólnej tendencji; są to jednak wypadki zupełnie sporadyczne.

Spadek opłat za przewóz towarów (frachtów okrętowych) stał się następstwem tej małej podaży towarów do przewozu. Spadek ten w stosunku do lat ubiegłych był naogół większy, niż spadek cen hurtowych towarów.

Ten stan rzeczy przyczynił się do tego, że więcej, niż dotąd, statków nie mogło otrzymać ładunku i stąd powstały *unieruchomiony tonnaż okrętowy* wynosił w r. 1931 11,7 milj. ton, zaś w r. 1932 14,6 milj. tonn, to jest 20% ogólnego tonażu światowego (71 milj. ton.).

BUDOWNICTWO OKRĘTOWE naogół zmiejszyło się b. znacznie, praca stoczni światowych (według „Loyd Register") w okresie ostatnich 4 lat przedstawiała się (w tys. tr. b.):

	Rozpoczęte budowle	*Tonaż spuszcz. na wodę*
1929	2.996.8	2.777.7
1930	2.338.6	2.890.3
1931	875.1	1 557.8
1932	278.0	720.3

Jeżeli pod uwagę weźmiemy rozpoczętą budowę okrętów, to ta w r. 1932 zmiejszyła się więcej, niż dziesięciokrotnie.

Do zmiejszenia się ładunków morskich głównie przyczyniły się zmniejszone obroty Europy z krajami zamorskiemi, import do Europy surowców i eksport fabrykatów, i nadto zmniejszenie się wywozu węgla angielskiego do angielskich kolonji.

Spadła róównież *rentowność* żeglugi, dywidenda w regularnej żegludze angielskiej w roku ostatnim wyniosła 1,88 proc. kapitału (gdy ta sama dywidenda w r. 1929 — 6,03 proc.). 19 angielskich stoczni wypłaciło przeciętną dywidendę w wysokości 2,13 proc.

Źródła. Wiadomości te przytaczamy na podstawie Nr. 9 z r. b. „Hansa", „Wirtschafsdienst", Institut Internacional du Commerce" artykułu Dr. St. Zb. Szyszkowskiego (str. 700 „Polski Gospodarczej") i publikacyj Gł. Urzędu Statystycznego.

MIECZYSŁAW GURANOWSKI:

ZAŚLUBINY Z MORZEM*)

Nad brzegiem Bałtyku stał
on, żołnierz Rzeczypospolitej
przed nim płonęły świty,
wiatr w uszach pieśń mu grał ....
Jak to było ongiś, gdy przez te wody
płynęły do Gdańska galery
pod Orłem Białym bandery
od Wisły po Rugję — na gody!
I zrozumiał on młody junak,
który tu przybiegł z rubieży,
ażeby umocnić ducha w wierze
że prawo jest jedno, że tak
mocne jak śmierć i słodkie jak macierz,
że ten Bałtyk to męczeństw korona,
że tu się zwycięża lub kona,
że Ono jedno, jak jeden pacierz...
Więc porwała go chęć czynu
jakiegoś przymierza, jakiejś zwady,
stał on nad tem morzem blady
a Ono wołało: „ Synu,
„synu wielkiej ziemi i złotych zbóż,
„daj mi dowód twej miłości,
„żeś jest godzien wielkości
„narodu, jego siłą, dowód złóż".
I zasłuchał się w odmęty
i stał z groźnem obliczem
mały, z płonącym zniczem
w oku, a wielki i smętny.
I nagle zerwał z ramion koszulę,
a potem bagnetem rozciął piersi
i krzyknął: „Hej, my tu pierwsi
„my tu przyszli i nasze króle
„i będziemy trwać po wieki:
ZAŚLUBIAM CIĘ, MORZE: ODTĄD
JA I TY,
a miast pierścienia rzucam krwi
swej kroplę w morze... ja, daleki —
„A żem przebył szmat ziemi
„jam ci bliski, a żem dał krew,
„tośmy poślubieni, więc temi
„rękoma żołnierza bronić będę
„póty nie spocznę, póty nie siędę,
„aż ma krew nie wsiąknie w Ciebie
„i będzie jedno: na ziemi i w niebie!

MIECZYSŁAWA ŁUCZYŃSKA: „UGORY", POWIEŚĆ W 2 TOMACH, BIBLJOTEKA NOWOŚCI. WARSZAWA, 1933 r.

Jeśli „Pan Tadeusz" Mickiewicza jest epopeją w tem znaczeniu, że daje przekrój całego narodu w pewnym okresie jego życia, „Ugory" Łuczyńskiej, bawiącej teraz „w nowogródzkiej stronie", nad Świtezią, są epopeją w zmniejszeniu, epopeją pisaną prozą, epopeją spółczesności naszej, otwierającą przed narodem czyste, rozległe i bardziej słoneczne perspektywy na jego przyszłość.

„Ugory", to oskarżenie, rzucone spółczesnemu społeczeństwu: ojcu, matce, dzieciom metodom wychowawczym rządu, szkolnictwu, urzędnikowi, rzemieślnikowi, kupcowi, w imię obrony szczęśliwości społecznej, szczęśliwości Polski.

„Ugory", to potępienie zbyt rozpanoszonego materjalizmu, egoizmu klas, wyniesienia ponad wszystko złotego cielca, to unaocznienie, jak każdy obywatel jest budowniczym własnego szczęścia i szczęścia swego otoczenia i państwa, to powieść społecznie bardzo pożyteczna, wybitnie społecznie wychowawcza.

„Rolnik — pisze Łuczyńska — (str. 183) musi być odpowiedzialny za swoje zasiewy, musi być przygotowany do tych zasiewów, musi uprawiać ziemię w sposób właściwy, by ta wydała należyte plony... Jeżeli rolnik tego nie czyni — rola staje się ugorem, miast zbóż rosną chwasty".

Większość bohaterów tej powieści— to ugór, chwast.

Ugorem, dopóki nie przezwycięży w sobie chwastów jest główna postać tej powieści Renia Dołżycka. Renia jest egoistką, jako boga jej ukazano zwykły, brudny pieniądz. Do ludzi posłano ją z obłudą i nienawiścią własne serce kazano uważać za największego oszusta.

Ugorem są jej bracia: Jacek cynik i złodziejaszek i Janusz nauczyciel.

Ugorem jest pełna samozaparcia i poświęcenia matka jako zbyt bezkrytyczna i pobłażliwa wychowawczyni swoich dzieci.

Ugorem jest ojczym Reni.

Ugorem jest nasze społeczeństwo.

„Człowiek dzisiejszy jest zmaterjalizowany, odarty z uczuć, wyzuty z poczucia piękna, oddala się od Boga, uważa go dla siebie za zbędnego, sam sobie chce wystarczyć. Gdzie tylko spojrzeć... w literaturze, w sztuce — ugory.

Na tle tym widzimy w tej en petite epopei naszej spółczesności kilka społecznie bardziej dodatnich, jaśniejszych postaci.

Skąd one przychodzą takie a nie inne?

Z dzieciństwa swego. Ich wiek dziecięcy okolono rozumną pieczołowitością, dzieciństwo ich było pogodne, roześmiane.

Jakiem uczyniono nasze dziciństwo, takiemi są późniejsze nasze czyny, zamiłowania — to jest teza główna, na której, jak na opoce piotrowej Łuczyńska zbudowała swój utwór.

Dzieciństwo Reni i jej rodzeństwa jest ponure, brudne, pełne samozasiewających się chwastów i nie usuwanych chwastów. To też by takie dzieciństwo przezwyciężyć w sobie, bohaterzy powieści muszą doznać wiele zawodów, rozgoryczeń, wiele łez piołunowych nachlipać, zdobyć się na wiele wysiłków, aż ujmą siebie w kontury strzeliste, harmonijne, aż staną się ludźmi pełnowartościowemi społecznie, szczęśliwszemi.

Ze względu na wyjątkowy talent powieściopisarski Mieczysławy Łuczyńskiej, zmuszający czytelnika do rozradowań nagłych, do łez, do wzruszeń trwałych, głębokich, ze względu na największą poczytność w Polsce tej młodej literatki naszej i ze względu na poważny charakter społeczno - wychowawczy „Ugory" winy się znaleźć w bibljotece każdej szkoły i każdej rodziny.

Powieść tę wydał, idący śladami redaktora „Bibljoteki dzieł wyborowych" i J. Mortkowicza— Stanisław Cukrowski, który jako wydawca i redaktor „Bibljoteki nowości", jest dziś zasłużonym, cieszącym się największym poparciem wśród szerokich mas propagatorem czytelnictwa, i kultu książki w Polsce.



Mieczysław Guranowski, znany literat, dramatopisarz, zasłużony dyrektor Drukarni Państwowej w stolicy.

*) Wiersz ten był wypowiedziany przez p. M. Zajączkowską dn. 6.XI.32 r. na wieczorze „Słowo o morzu".

L. TOMASZKIEWICZ:

POLSKIM SZLAKIEM OCEANICZNYM DO CHICAGO

Międzynarodowa wystawa w Chicago mimo kryzysu gospodarczego pociąga uwagę dość szerokich kół w Polsce, nasuwając myśl o wyjeździe. Niewątpliwie silnym atrakcyjnym czynnikiem jest tu sama wystawa, jest treść. Ma ona bowiem objąć zdobycze kultury i cywilizacji ostatnich stu lat we wszystkich dziedzinach. Sztuka, technika, nauka i praca — wszystko to, co mózg ludzki twórczo wymyślił, a mięśnie wypracować zdołały, co genjusz człowieczy na pożytek powszechności oddał— wszystko to ma znaleźć na Wystawie chicagowskiej wyraz i miejsce, aby — zapewne — podniecić dalszy pęd twórczy, zarejestrować udział poszczególnych narodów w dorobku ogólnoludzkim, oczom szerokich rzesz otworzyć widok na olbrzymi zasięg pracy mózgu i mięśni.

Dla Polaka w dodatku dość poważnym czynnikiem, zniewalającym do myślenia o wystawie chicagowskiej, musi też być i świadomość, że za oceanem żyje i pracuje liczna Polonja amerykańska, niejako osobna dzielnica Polski, która wszak i na Wystawę wnosi własny dorobek, podejmując się reprezentowania kraju macierzystego. Przekonanie, że tam, na ziemi Nowego Świata stanowimy element twórczy i nie ostatnią odgrywający rolę, a stanowić możemy zapewne jeszcze aktywniejszy — nasuwać musi ludziom życia gospodarczego, społecznikom, pracownikom idei i kultury myśl, że zetknięcie się z Polonją amerykańską, jako najbliższą temu światu, który w dziejach świata coraz większą obejmuje rolę, jest wskazane, potrzebne, a nawet konieczne.

Naprzeciw tęsknotom zbliżenia się do wychodźtwa wychodzi z inicjatywą Linja Gdynia-Ameryka, która, rozumiejąc trudności, zastosowuje warunki przejazdu i zorganizowania pobytu w Stanach Zjednoczonych do możliwości. Wydaje się też ze wszechmiar rzeczą pożądaną, aby Polacy, z jakichkolwiek sfer, realizując ideę zapoznania się z pracą Ameryki i wychodźtwa polskiego; korzystali wyłącznie z usługi polskiej linji morskiej. Wydaje się to obowiązkiem nietylko w stosunku do kraju, ale i w stosunku do wychodźtwa, które — jak dotąd — wykazało stuprocentowe zrozumienie dla poparcia polskiej pracy na morzu.

Rozumiemy, że Linja Gdynia - Ameryka nie może dać luksusu, ale daje napewno rzetelną pracę, staranność, a nadewszystko atmosferę towarzyską i serdeczną. Polonja amerykańska uważnie śledzi, kto przybywa na statkach polskich i słusznie wysuwa postulat, by Polacy polską tylko linją się posługiwali.

Nie wydaje się wreszcie możliwem, by Polacy, tak czuli na punkcie rozwoju swej ekspansji morskiej, mając możliwości czynnego poparcia wysiłków naszej młodej żeglugi, szukali usług innych linij, może szybszych, może bardziej luksusowych, lecz niepolskich, a napewno przy całej swej luksusowości mniej dających zadowolenia.

Kto chce nietylko płynąć do Ameryki, ale i poznać pracę na morzu, zrozumieć znaczenie pionierskich wysiłków żeglugi — ten wybierze polską linję Gdynia - Ameryka!

Z POŚRÓD NASZYCH ZASŁUŻONYCH PRZEMYSŁOWCÓW I SPOŁECZNIKÓW



P. Józef Miernik, przemysłowiec i działacz społeczny, b. członek Związku Naftowego, członek Krajowego Tow. Naftowego we Lwowie, założyciel szybów: Piłsudski I, Piłsudski II i III, Genia, Zuzia, Kometa, Hala, sympatyk sprawy morskiej



Z wywczasów nadrzecznych. Przy namiocie sportowym z małym daszkiem ochronnym („Kera"), chroniącym od nadmiernego słońca i deszczu, przyrządzamy posiłek.

PODRÓŻNICTWO MORSKIE I RZECZNE

WYCIECZKI MORSKIE.

Bardzo racjonalnie zostało rozwiązane zagadnienie polskiego podróżnictwa, przynoszącego dotychczas poważne uszczerbki majątkowi narodowemu.

Każdy turysta, wyjeżdżając z Polski, zostawał poza granicami kraju znaczne sumy.

Nasze przedsiębiorstwo państwowe (Transatlantyckie Tow. Okrętowe), posiadające trzy największe okręty pasażerskie, zainicjowało rzereg wycieczek. Wycieczki te cieszą się coraz większem popytem i są nader urozmaicone. W roku bieżącym w zasięgu ich są Afryka, Ameryka, (wystawa w Chicago, pobrzeże Morza Śródziemnego, Wielkobrytanja, fiordy norweskie, porty Bałtyku. Koszt udziału w wycieczce wynosi od 100 zł. wzwyż, zależnie od czasu wycieczki i miejsca na okręcie, i to wraz z całkowitym utrzymaniem, wizy i paszporty są zbyteczne.

W ten sposób sumy, wydatkowane dawniej całkowicie poza granicami kraju, pozostają prawie całkowicie w ojczyźnie. Wycieczki te są nuogół niedrogie Turyści nie mają luksusów, lecz czystość, higjenę, wygody, dla wszystkich pasażerów jest jeden typ obiadów, śniadań i kolacyj.

WYCIECZKI RZECZNE.

Wycieczki rzeczne w r. ubiegłym w porozumieniu z Ligą M. i R. organizował p. Komandor Turski. W r. b. ów energiczny, uczynny i b. uspołeczniony p. Kmd. Turski zajął się organizowaniem wycieczek Wisłą do Bałtyku przy pomocy statów Polskiej Żeglugi Rzecznej „Vistula". Codzień o godz. 11 m. 30 wieczorem wychodzi luksusowy statek pasażerski z Warszawy, by stanąć na godz. 6-ą rano trzeciego dnia z rzędu w Tczewie.

Koszt przejazdu nad morze statkiem jest przeciętnie o 60% niższy od przejazdu koleją, załodzienne utrzymanie na statku (trzy posiłki) wynoszą 6 zł. Wycieczka taka, choćby tylko do Grudziądza, Torunia, Ciechocinka, Włocławka, Płocka, Wyszogrodu, Puław, Kazimierza, Sandomierza, jest miłem urozmaiceniem lata. Należy dodać, że Pol. Żegl. Rzeczna „Vistula" posiada własny tabor, składający się z 30 statków pasażersko-towarowych i jeden statek morski, krom tego liczne holowniki i barki, i wprowadziła dział turystyczno-wycieczkowy specjalnie dla wycieczek indywidualnych i zbiorowych, krajoznawczych, szkolnych i t. p.

WYSTAWA KAJAKOWA, TURYSTYKI WODNEJ I WIOŚLARSTWA.

Niech nam żyje Klub wioślarski „Wisła" i jego prezes inż. Bogumił Rogaczewski! Taki okrzyk winno wznieść społeczeństwo za urządzenie w b. trudnych warunkach pięknej, pouczającej ogólno-krajowej wystawy kajakowej przy ul. Bagateli w Warszawie przez dzielną „Wisłę" za przewodem jej udałego prezesa.

Bez pomocy materjalnej rządu i zamożnych naszych organizacyj wioślarskich, w okresie kryzysu gospodarczego zorganizowano b. pokaźną co do ilości i jakości eksponatów wystawę.

Jako przewodniczący komitetu wykonawczego Wystawy sportów wodnych inż. Bogumił Rogaczewski, znany skądinąd jako prezes warszawskiego Koła Architektów, przy otwarciu wystawy w przemówieniu swem między innemi powiedział:

„Inicjatywę urządzenia obecnej Wystawy powziął Klub Wioślarski „Wisła", biorąc asumpt z żywiołowego w ostatnich czasach rozwoju u nas sportów wodnych i pragnąc zwrócić uwagę społeczeństwa na rolę, jaką sporty te odgrywają w wychowaniu młodzieży naszej. Z powyższych położono specjalny nacisk na dział kajakarstwa — tej najnowszej gałęzi wioślarstwa — i związaną z nią dziedzinę turystyki wodnej.

„Jaki rozpęd osiągnął w ostatnich czasach ruch turystyczny wioślarzy naszych, niech posłuży za przykład statystyka zeszłoroczna jednego choćby tylko „Klubu" — Klubu „Wisła". W ciągu ubiegłego sezonu Członkowie Sekcji Turystycznej Klubu tego przebyli ogółem dwadzieścia kilka tysięcy klm. szlaków wodnych, przyczem trasy wycieczkowe wynosiły przeważnie od 500 do 2000 klm. Tenże Klub posiada nadto w statystyce swojej wyczyn zaiste śmiały, a mianowicie podróż członka swojego kajakiem jednoosobowym z Warszawy do Kopenhagi. Podobne, a nieraz nawet i bogatsze statystycznie rezultaty osiągnięto w innych Klubach.

„Czyż nie nadszedł moment, aby głębiej zastanowić się nad doniosłością tego masowego pędu do zdobywania naszych szlaków wodnych?".

Wystawa ta daje obraz prawie całego przemysłu, związanego bezpośrednio z naszem sportem wodnym. Poniżej przytaczamy wykaz najważniejszych firm, biorących w niej udział:

„Avia", wytwórnia maszyn precyzyjnych, L. Nowiński, M. Kośmiński i W. Szomański, Warszawa, ul. Siedlecka 63. — Motory przyczepne do łodzi.; Babiński J. Inż., Białystok, Antoniuk Fabryczny 12. — Kajaki składane; Bielawski Władysław, Warszawa, Wspólna 56-4. — Aparat kąpielowo - ratunkowy, czepki pneumatyczne; Centralna Komisja Dostaw Zw. Harcerstwa Polskiego, Warszawa, Trauguta 2. — Namioty, kajaki, sprzęt turystyczny i obozowy; Jastrzębski Br., W-wa, Ś-to Krzyska 20.— Model żaglówki; Ernest Jan Jenkner w Bielsku, ul. Inwalidzka 8. — Składaki, namioty, żagle, wózki kajakowe; Kasprzycki Wacław. — Mydła nietonące; Inż. C. Kołodziejski, W-wa, Szopena 15. — Łodzie motorowe, ślizgacze, sanie, rowery, motocykle wodne. Łodzie turystyczne. Motory przyczepne. Akcesorja. Części zamienne, B-cia Konopaccy w Mostach, woj. Białostockie. Fabryka płyt klejonych. — Sklejka lotnicza wodoodporna, forniery i dykty; Karpiński W. i W. Leppert, Warszawa, Al. Jerozolimska 30. Fabryka Farb i Lakierów; Kempisty the Compagny, Plac Zbawiciela. — Łodzie, wiosła, motory przyczepne; Krausse J. A. ,Bonifraterska 9. — Farby, lakiery; Lahm J., Chojnice, woj. Pomorskie, ul. Szpitalna 1. Stocznia łodzi. Składaki z motorami przyczepnemi; Hr. Larisch - Moennicha, Jaworze Śląsk. Fabryka Wyrobów Drzewnych. — Składaki ożaglowane; Maciejewski i Makowski, Warszawa, Al. Jerozolimska 26. — Motory przyczepne; Mazowieckie Warsztaty Szkutnicze, Płock, Dobrzyńska 12. — Kajaki luksusowe; Mentzel Z., Warszawa, Marszałkowska 101. — Kostjumy kąpielowe, trykotaże sportowe, koszulki wioślarskie; Państwowe Zakłady Inżynierji, Stocznia Modlińska. — Ślizgowce, motorówki, kajaki; Państwowy Instytut Robót Ręcznych, Górczewska 8. — Hamburki, kajaki żaglowe; Państwowy Monopol Spirytusowy, Leczno 1. — Kuchenki spirytusowe „EMES". Denaturat w blaszankach. Składaki i wyroby gumowe. „Perun" Franc. Tow. Akc. S. A., Mazowiecka 7. — Kajaki aluminjowe; „Piastów", łota 35. Fabryka Wyrobów Kauczukowych; „Rotor", Żelazna 58. Skład okuć i narzędzi. — Okucia do łodzi, kajaków i żagli oraz narzędzia szkutnicze; Evaz Vyrobcu Sportovnich Potreb v Csl Republice, Praha X. — Składaki. Sprzęt turystyczny; Szałek Stefan, Karolkowa 48. — Wiosła kajakowe; Szomański W. i S-ka, Warszawa, Kamedułów 71. — Kajaki turystyczne; Urbaniak W., Poznań, Droga Dębińska 10. — Łodzie re-

gatowe, turystyczne. Kajaki. Żaglówki. Motorówki; „Varsovienne", wytw. odzieży sportowej, Marszałkowska 104. — Odzież Sportowa; „Wolbrom", Fabryka wyrobów gumowych S. A., w Wolbroniu. Skład fabryczny w Warszawie, ul. Wierzbowa 9. — Kajaki składane i akcesorja kajakowe i obozowe.

Naogół polski przemysł sportu wodnego poczynił nadspodziewane postępy:

Składaki „Kleppera" niedawno jedyne, dziś są już wyrobem w kraju, jakość ich pod niektóremi względami przewyższa klepperowskie.

Inż. Wacław Orłowski zademonstrował nam sklejkę (dyktę) wyrobu Fabryki Dykt i Fornierów Braci Konopackich w Mostach, sklejka ta jest bezcennym wodoodpornym materjałem dla budowy kajaków, lekkich łodzi, pływaków do hydroplanów, samolotów.

Demonstrowane na wystawie próby na działanie wody dają wyniki nadspodziewane. Moczenie wielogodzinne w wodzie i gotowanie kikakrotne nieobniża wartości sklejki.

Ta sprężysta i giętka sklejka o budowie trój i wielowarstwowej jest wyrabiana z drzewa klonowego i brzozowego od grubości 0,8 mm. do 2 cmt., warstwy drzewa są sklejone bakrelitem, który czyni drzewo odpornem na gnicie, butwienie i toczenie przez robactwo i nie przepuszcza wody.

Zewnętrzna strona sklejki przy okładaniu nią szkieletu łodzi winna być zabezpieczona przed nasiąkaniem wodą specjalnym wodoodpornym lakierem, który demonstrował inż. I. Nassalski jako wyrób również krajowy (Przetwórnia Olejów Roślinnych Sp. Akc. w Radomiu).

TADEUSZ MALISZEWSKI:

POTRZEBY ŻEGLUGI NA WIŚLE

Nasza polityka komunikacyjna stała się b. jednostronną. Cała uwaga została zwrócona na koleje żelazne, ich rozbudowę i inwestycje z tem związane. Inwestycje te pochłonęły setki miljonów złotych, na drogi wodne zostały niewielkie okruszyny, niedające możności nawet zabezpieczenia tych robót, jakie przez okupantów na rzece były wykonane. Roboty pogłębiarskie, prowadzone przez okupantów dla podtrzymania żeglugi w czasach niskich stanów wody, zostały sprowadzone obecnie do minimum i wreszcie z braku kredytów na ten cel, mają być zupełnie jakoby zaniechane.

Żegluga Polska na Wiśle, składająca się z szeregu większych i mniejszych przedsiębiorstw, oraz posiadaczy pojedyńczych barek, t. zw. szyprów, z taborem przeważnie starym, mocno zniszczonym przez okupantów niemieckich, którzy w czasie wojny wykorzystywali ten tabor dla przewozów wojennych, znalazła się w warunkach wyjątkowo ciężkich. Niepodległość Polski i przejście całegu biegu Wisły w ręce Państwa Polskiego teoretycznie otworzyło dla żeglugi duże widoki rozwojowe — droga ku Bałtykowi stanęła otworem. W rzeczywistości jednak żegluga, oparta wyłącznie na incjatywie prywatnej na rzece, w przeważnej części nieuregulowanej o zmiennych stanach wody, przy absolutnym braku pomocy ze strony Rządu, natrafiła w swoim rozwoju na wielkie trudności.

Stworzenie regularnej komunikacji pasażersko-towarowej na dużej przestrzeni Wisły, zaczynając od Sandomierza, a kończąc Gdańskiem i Gdynią, a więc na linji o rozpiętości przeszło 700 klm., przerastało siły poszczególnych przedsiębiorstw żeglugowych. Wymagało to już poważnej organizacji.

Organizacja taka została stworzona przez połączenie kilku przedsiębiorstw żeglugowych w jedną Spółkę pod nazwą Polska Żegluga Rzeczna „VISTULA" z siedzibą w Warszawie, przy ul. Mazowieckiej Nr. 12.

Spółka skoncentrowała w swoim rozporządzeniu największy tabor żeglugowy na Wiśle, składający się z przeszło z 30-tu parostatków towarowo - pasażerskich z odpowiednią ilością przystani (debarkaderów), taboru holowniczego dla przewozów masowych, składającego się z 5-ciu holowników o sile maszyn ok. 1200 KM. i 5000 tonn pojemności barek, oraz statku typu morskiego, dla przybrzeżnej żeglugi pomiędzy Tczewem i Gdynią.

Operacje Spółki objęły cały rejon Wisły, Kanału Bydgoskiego, Brdy i Noteci. Gdynia—Gdańsk—Warszawa—Puławy—Sandomierz zostały połączone codzienną komunikacją parostatkową. Oddziały i agentury Spółki, rozporządzające wyszkolonym personelem administracyjno-ekspedycyjnym, posiadające w swoim rozporządzeniu lokalne biura i magazyny, objęły wszystkie ważniejsze punkty w rejonie basenu rzeki Wisły.

Została zapoczątkowana zupełnie słuszna i celowa idea łamanych frachtów rzeczno-samochodowych, nawet przez miejscowości oddalone o sto kilkadziesiąt kilometrów od rzeki.

Rozwój tego rodzaju łamanego frachtu lądowowodnego najlepiej świadczy, że skoordynowanie pracy naszych linji kolejowych z żeglugą śródlądową przez wprowadzenie *frachtów łamanych kolejowowodnych* z przeładunkiem z kolei na wodę i odwrotnie, mogłoby znakomicie rozszerzyć nasze możliwości komunikacyjne, ułatwić wymianę i przewóz ładunków, oraz poważnie obniżyć w wielu wypadkach koszty przewozu. Dzisiejszy stan rzeczy nie jest zadawalniający. Problemat współpracy żeglugi z kolejami państwowemi i należytego wykorzystania naszych dróg wodnych — *wciągnięcia ich*, że tak powiem, *w ogólną sieć komunikacyjną*, nie jest wykonany.

Żegluga jest narazie jakgdyby konkurentem kolei, współzawodnicząc z nią taniością przewozu i rywalizują w przejęciu ładunków. Frachty za przewóz wodą na Wiśle spadły w roku bieżącym *w przewozie pośpiesznym* (Gdynia i Gdańsk — Warszawa dostawa w ciągu 3 dni i na powrotnej drodze — 2-ch dni), do 6 — 8 groszy za tonokilometr, *w przewozie masowym holowniczym* od 3—4 groszy za tonnokilometr.

(Przy przewozie całoberlinkowych ładunków w dół rzeki stawki te obniżone są nawet do 2,5 gr. za tonno-kilometr.).

Dowodzi to, że żegluga nawet przy tak ciężkich warunkach nawigacyjnych, na nieuregulowanej rzece, może zapewnić *tani* przewóz ładunków, co ma pierwszorzędne znaczenie dla rozwoju naszego przemysłu i rolnictwa.

Stawki powyższe pobierane są przy obecnych warunkach żeglownych na Wiśle (o stanie ich najlepiej świadczy fakt, że w chwili obecnej, gdy to piszemy stan wody na przemiałach Wisły poniżej Warszawy wynosi już tylko 0.80 metra, czyli faktyczna ładowność statków sprowadza się do 0.75 metra).

Stosunkowo niewielkim kosztem, przy użyciu posiadanych przez Dyrekcję Dróg Wodnych pogłębiarek, udałoby się utrzymać na szlaku wodnym *Warszawa — Gdańsk, głębokość przemiałów na 1 metr,* co pozwala wykorzystać tabor już do 50 procent jego nośności.

Niestety roboty, przeznaczone rokrocznie na ten cel są stale zmiejszane, a obecnie, *jak już zaznaczyliśmy, roboty te zostały zupełnie zaniechane.*

Żegluga pozostawiona jest sama sobie. Kosztowne maszyny — pogłębiarki, które kosztowały poważne sumy, będą stać zapewne i rdzewieć bezczynnie w portach. Dyrekcje i Zarządy Dróg Wodnych, liczny personel nadzorczy będzie przyglądać się bezczynnie ciężkiej walce żeglugi z mielizną na rzece...

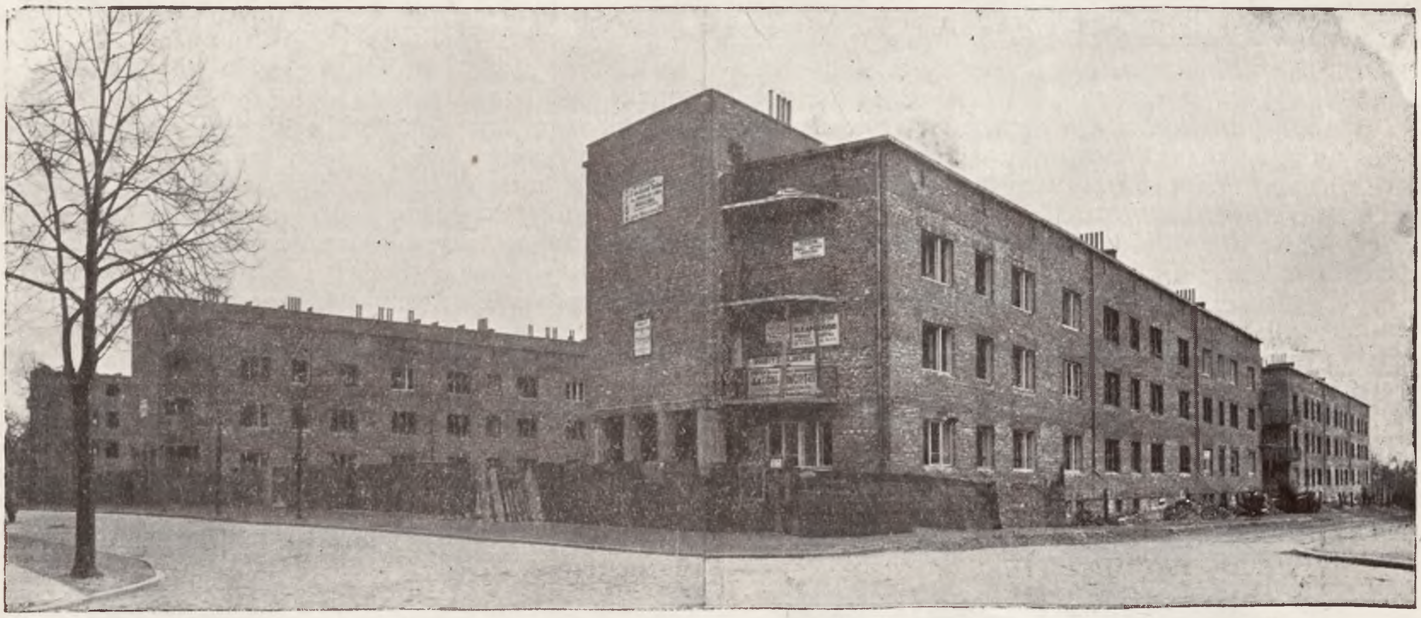
Stwarza się rzeczywiście paradoksalna sytuacja. Handel, przemysł i rolnictwo potrzebuje taniego przewozu. Żegluga taniość jego zapewnić może, ale domaga się utrzymania szlaku wodnego w należytym porządku, przy utrzymaniu przynajmniej tej minimalnej głębokości, jakiej *miernikiem jest 1 metr wody* na przemiałach.

Naszem zdaniem Państwo ma obowiązek wykonania tych minimalnych przynajmniej prac, związanych z wydatkiem na czas nawigacji ok. 150—200.000 złotych (liczony tylko koszt pogłęgienia nurtu), ponieważ to nietylko zapewnia *tani przewóz,* lecz równocześnie daje utrzymanie parotysięcznej rzeszy pracowników zatrudnionych w żegludze. (*„Vistula"* zatrudnia łącznie z robotnikami ładunkowymi około 1000 ludzi).

Nie bez znaczenia może być również wzgląd na usługi, jakie bezprzecznie, żegluga na Wiśle okaże w razie wybuchu wojny z naszym zachodnim sąsiadem.

Kwestja dalszego rozwoju żeglugi polskiej, utrzymanie polskiego stanu posiadania na Wiśle, wzmocnienia połączenia wodnego z portami polskiemi—Gdańskiem i Gdynią jest zależną dzisiaj całkowicie od życzliwego potraktowania przez władze państwowe tych minimalnych postulatów.

Z DZIAŁALNOŚCI TOW. ROBÓT BUDOWLANYCH INŻ. BOGUSŁAW LENCKI I S-KA.
BUDOWA DOMÓW Z. U. P. U. W TORUNIU



Ogólnie znane i bardzo zasłużone w budownictwie większych objektów T. R. B. Inż. Bogusław Lencki i S-ka wybudowało między innemi grupę domów Z. U. P. U. w Toruniu, których ogólny widok tu podajemy.

RRUKOWANO NA KUNSTDRUKU MIRKOWSKIEJ FABRYKI PAPIERU

Prenumerata dwumiesięcznika „FLOTA POLSKA" rocznie, t. j. za 6 zeszytów, zł. 12. (Administracja za terminowe dostarczanie czasopisma nie bierze odpowiedzialności). Pojedyńczy zeszyt zł. 2.
Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, ul. Chmielna 26. Konto w P. K. O. 25.110. Filje „FLOTY POLSKIEJ": w Warszawie: Złota 59-a, od godz. 4 do 6 popoł. tel. 601-93; Redakcja i Administracja czynna jest w poniedziałki, środy i soboty od 4-ej do 5-ej. Ceny ogłoszeń: cała strona 600 zł., 1/2 350, 1/3 250, 1/4 200.

Redaktor i wydawca: *Radosław Krajewski.* Dyrektor wydawnictwa: *Adolf Minasiewicz.*

DRUK. R. OLESIŃSKI, W. MERKEL i S-KA
CHŁODNA 37.